

Bruxelles, 16. srpnja 2021.
(OR. en)

**Međuinstitucijski predmet:
2021/0197(COD)**

10906/21
ADD 5

CLIMA 198
ENV 534
TRANS 483
MI 572
CODEC 1108
IA 139

POP RATNA BILJEŠKA

Od:	Glavna tajnica Europske komisije, potpisala direktorica Martine DEPREZ
Datum primitka:	15. srpnja 2021.
Za:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, glavni tajnik Vijeća Europske unije
Br. dok. Kom.:	SWD(2021) 614 final
Predmet:	RADNI DOKUMENT SLUŽBI KOMISIJE SAŽETAK IZVJEŠĆA O PROCJENI UČINKA priložen dokumentu PRIJEDLOG UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA o izmjeni Uredbe (EU) 2019/631 u pogledu postrožavanja standardnih vrijednosti emisija CO2 za nova osobna vozila i nova laka gospodarska vozila u skladu s povećanjem klimatskih ambicija Unije

Za delegacije se u prilogu nalazi dokument SWD(2021) 614 final.

Priloženo: SWD(2021) 614 final



EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 14.7.2021.
SWD(2021) 614 final

RADNI DOKUMENT SLUŽBI KOMISIJE
SAŽETAK IZVJEŠĆA O PROCJENI UČINKA

priložen dokumentu

PRIJEDLOG UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

o izmjeni Uredbe (EU) 2019/631 u pogledu postrožavanja standardnih vrijednosti emisija CO₂ za nova osobna vozila i nova laka gospodarska vozila u skladu s povećanjem klimatskih ambicija Unije

{COM(2021) 556 final} - {SEC(2021) 556 final} - {SWD(2021) 188 final} -
{SWD(2021) 613 final}

Sažetak
Procjena učinka o reviziji standardnih vrijednosti emisija CO ₂ za nove osobne automobile i nova laka gospodarska vozila
A. Potreba za djelovanjem
O čemu je riječ? Zašto je to problem na razini EU-a?
Na razini EU-a utvrđena su tri ključna problema: (1) laka vozila nedovoljno pridonose smanjenju stakleničkih plinova od najmanje 55 % do 2030. i klimatskoj neutralnosti do 2050.; (2) postoji rizik od toga da bi potrošači mogli propustiti prednosti vozila s nultim emisijama; i (3) automobilskom vrijednosnom lancu u EU-u prijeti gubitak vodećeg tehnološkog položaja. U procjeni učinka navode se i pokretači tih problema te dionici koji su njima najviše pogođeni.
Što bi se trebalo postići?
Inicijativom se nastoje postići sljedeći posebni ciljevi: (1) pridonijeti cilju smanjenja emisija stakleničkih plinova od najmanje 55 % do 2030. i cilju klimatske neutralnosti do 2050. smanjenjem emisija CO ₂ iz automobila i kombija na troškovno učinkovit način; (2) omogućiti potrošačima i građanima da imaju koristi od intenzivnijeg stavljanja vozila s nultim emisijama na tržište; (3) poticati inovacije u tehnologijama s nultim emisijama, čime se jača vodeći tehnološki položaj u automobilskom vrijednosnom lancu EU-a te potiče zapošljavanje.
Koja je dodana vrijednost djelovanja na razini EU-a (supsidijarnost)?
Klimatske su promjene prekogranični problem u kojemu se koordiniranim djelovanjem EU-a učinkovito dopunjuju i jačaju nacionalna i lokalna djelovanja. Bez dodatnog djelovanja EU-a same nacionalne i lokalne inicijative vjerojatno neće biti dovoljne, a postoji i rizik od fragmentacije unutarnjeg tržišta. Djelovanjem EU-a cijelom bi se automobilskom vrijednosnom lancu dao potreban dugoročan i stabilan tržišni signal, kao i regulatorna sigurnost nužna za velika kapitalna ulaganja koja su potrebna za stavljanje vozila s nultim emisijama na tržište.
B. Rješenja
Koje su opcije za postizanje ciljeva? Postoji li najpoželjnija opcija? Ako ne, zašto?
Istražuju se razne opcije politike grupirane u tri glavne kategorije: i. razine, vremenski raspored i načini za ciljne vrijednosti emisija CO ₂ za automobile i kombije; ii. posebni poticaj za vozila s nultim i niskim emisijama (ZLEV); iii. mehanizmi kojima se u obzir uzima mogući doprinos obnovljivih i niskougljičnih goriva procjeni ispunjenja ciljeva. U okviru opcije kojoj se daje prednost razine ciljnih vrijednosti smanjenja emisija CO ₂ za automobile i kombije (% smanjenja u usporedbi s 2021.) znatno su postrožene od 2030. i smanjuju se u intervalima od pet godina. Mogući prihodi od premija za prekomjerne emisije i dalje su dio općeg proračuna EU-a. Postojeći posebni poticajni mehanizam za vozila s nultim i niskim emisijama uklanja se od 2030. Ne uvodi se mehanizam kojim bi se uzeo u obzir mogući doprinos obnovljivih i niskougljičnih goriva.
Koja su stajališta dionika? Tko podržava koju opciju?
Na temelju rezultata javnog savjetovanja proizvođači vozila smatrali su da promjene razina ciljnih vrijednosti CO ₂ u postojećim ciljnim vrijednostima postavljenima za 2025. nisu potrebne. Za 2030. i razdoblje nakon toga razina ambicije trebala bi ovisiti o uvjetima koji omogućuju provedbu. Javna tijela i nevladine organizacije općenito su podržale postavljanje ambicioznijih ciljnih vrijednosti za 2025. i 2030. te novih ciljnih vrijednosti za 2035. i 2040. Nevladine organizacije za zaštitu okoliša tražile su ispunjenje cilja s nultim emisijama najkasnije do 2035. Kad je riječ o vremenskom rasporedu ciljeva, proizvođači vozila podržali su da se nastavi s intervalima od pet godina. Nevladine organizacije za zaštitu okoliša

tražile su da se ciljne vrijednosti smanjuju na godišnjoj razini ili da se privremena ciljna vrijednost postavi 2027. Proizvođači su izrazili mišljenje da bi se poticajni mehanizam za vozila s nultim i niskim emisijama trebao zadržati u svojem sadašnjem obliku. Nevladine organizacije za zaštitu okoliša tražile su da se taj program poticaja ukloni čim udio električnih vozila dosegne određenu razinu. Proizvođači goriva i dobavljači sastavnih dijelova izrazili su mišljenje da bi se u procjeni ispunjenja ciljeva trebala uzeti u obzir smanjenja emisija zbog uporabe obnovljivih i niskougljičnih goriva. Nevladine organizacije za zaštitu okoliša nisu se slagale s tim mišljenjem.

C. Učinci najpoželjnije opcije

Koje su prednosti najpoželjnije opcije (ako takve opcije nema, navesti prednosti glavnih opcija)?

Opcijom kojoj se daje prednost znatno se pridonosi smanjenju emisija CO₂ za automobile i kombije. Predviđena smanjenja emisija za taj sektor u usporedbi s 2005. u rasponu su od 32 do 33 % u 2030., od 56 do 66 % u 2035. i od 83 do 89 % u 2040. Njome će se pridonijeti i smanjenju emisija onečišćujućih tvari u zraku: procijenjeni kumulativni trošak izbjegnutih onečišćujućih tvari u usporedbi s polaznim vrijednostima u razdoblju od 2030. do 2040. iznosi 49–59 milijardi EUR. Koristi potrošača u smislu prosječnih neto ušteda u ukupnom trošku vlasništva, izražene u prosjeku za cijeli novi vozni park EU-a, za automobil u 2030. iznose 330–600 EUR, a za kombi u 2030. iznose 340–600 EUR za prvog korisnika. Povećavaju se na približno 2 800–3 100 EUR za automobil u 2040. i približno 5 200–5 500 EUR za kombi u 2040. Neto uštede ostvaruje i drugi korisnik. Društvene koristi za vrijeme životnog vijeka iznose 860–1 600 EUR za automobil u 2030., a 1 000–1 200 EUR za kombi u 2030. One se povećavaju na približno 4 600–5 100 EUR za automobil u 2040 i na 5 600–6 400 EUR za kombi u 2040. U razdoblju od 2030. do 2050. kumulativne uštede dizelskog i benzinskog goriva u rasponu od 913 do 1 100 Mtoe postižu se u pogledu osnovne vrijednosti, smanjujući pritom ovisnost gospodarstva EU-a o uvozu. Na BDP i zapošljavanje u cijelom gospodarstvu utjecaj je pozitivan. Konkretno, broj radnih mjesta povećava se 2030., a 2040. još i više. Međutim, predviđa se gubitak radnih mjesta povezanih s proizvodnjom sastavnih dijelova za konvencionalne motore pa će radi lakše tranzicije biti potrebno prekvalificirati radnike u tom sektoru.

Koliki su troškovi opcije kojoj se daje prednost (ako takve opcije nema, navesti prednosti glavnih opcija)?

Troškovi se povećavaju za proizvođače automobila jer će u nove vozne parkove biti potrebno uvesti dodatnu tehnologiju radi strožih ciljnih vrijednosti emisija CO₂. Za novo vozilo u 2030. dodatni su troškovi, izraženi u prosjeku za cijeli novi vozni park EU-a, u rasponu od 300 do 550 EUR (automobili) i 450 do 940 EUR (kombiji). Troškovi se povećavaju na 1 400–1 700 EUR za automobil u 2040. i oko 2 300–2 700 EUR za kombi u 2040.

Koji su učinci na MSP-ove i konkurentnost?

Prema analizi su gospodarski učinci pozitivni, čak i za MSP-ove. MSP-ovi koji se koriste kombijima ostvarit će velike uštede goriva. Iako će se MSP-ovi koji proizvode konvencionalne automobilske tehnologije možda morati prilagoditi, oni će isto tako imati koristi od novih prilika povezanih s dodatnom potražnjom za novim tehnologijama.

Hoće li to znatno utjecati na državne proračune i uprave?

Iako će ukupni učinci na BDP biti pozitivni, gubitak prihoda od poreza na gorivo u 2030. procjenjuje se na približno 0,01 % BDP-a u EU-27. Ti se gubici mogu uravnotežiti na razini država članica, primjerice neizravnim oporezivanjem. Nema dodatnih administrativnih učinaka na nacionalne uprave.

Hoće li biti drugih bitnih učinaka?

Ambicioznim, troškovno učinkovitim dugoročnim regulatornim okvirom za emisije CO₂ iz automobila i kombija osigurat će se predvidljivost te pomoći automobilskej industriji EU-a da zadrži svoj vodeći

tehnološki položaj.
Proporcionalnost?
Predloženo je djelovanje razmjerno postizanju klimatskih ciljeva na koje se EU obvezao.
D. Daljnje mjere
Kad će se predložene mjere preispitati?
Predviđet će se preispitivanje učinkovitosti novog zakonodavstva usklađeno s preispitivanjem drugog zakonodavstva kao što je navedeno u prijedlogu o sustavu trgovanja emisijama i Uredbi o raspodjeli tereta.